



Rotterdam
The Hague
Airport

Samenvatting

MER luchthavenbesluit



Samenvatting Milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport 2025

Inleiding

De luchthaven Rotterdam, handelend onder de naam Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is een regionale luchthaven van nationale betekenis. Het is gelegen in de Zuidvleugel van de Randstad, ten noorden van Rotterdam. De luchthaven verbindt Zuidwest Nederland met bestemmingen in en rond Europa welke relevant zijn voor de regio. RTHA is een luchthaven die luchtvaart faciliteert via vaste beschikbare tijdvakken voor starten en landen (genaamd slots) en kent een nachtregime voor de uren van 23.00 tot 07.00 uur wat is vastgelegd in de Omzettingsregeling. Commercieel verkeer wordt niet gepland in deze periode, maar kan op bepaalde voorwaarden (vertraagde landing; positievluchten) wel vliegen.

De luchthaven is daarmee 24/7 geopend en is uitwijkhaven voor Schiphol. De infrastructuur van de luchthaven is bepalend voor het soort vliegtuigen dat er gebruik van kan maken. Op RTHA is de infrastructuur ingericht op smalrompvlucht (single aisle/narrow body-vliegtuigen). Naast commercieel, zakelijk en algemeen (les) vliegverkeer biedt de luchthaven ruimte voor 'maatschappelijk' verkeer, zoals de politie- en traumahelikopter. De passagiersaantallen zijn de afgelopen jaren gestegen van 1,6 miljoen in 2013 naar 2,3 miljoen in 2024, en is daarmee de derde luchthaven van Nederland. Er is een toenemende vraag naar vliegverkeer, echter stuurt het Rijk via de Luchtvaartnota op beperking van negatieve gezondheidseffecten als voorwaarde voor toekomstige ontwikkeling.

Aanleiding

Voor de exploitatie van een luchthaven van nationale betekenis, zoals RTHA, is volgens de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit vereist. RTHA opereert momenteel onder een Omzettingsregeling uit 2013, die vervangen moet worden door een nieuw Luchthavenbesluit. In dit besluit worden grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven vastgelegd. De lengte, ligging en oriëntatie van de start- en landingsbaan blijven ongewijzigd.

Het Luchthavenbesluit bepaalt niet welke mix van vliegtuigtypes (vlootmix) uiteindelijk wordt ingezet; dit is aan de luchtvaartmaatschappijen. Wel moet de vlootmix die daadwerkelijk zal vliegen voldoen aan de vastgestelde grenswaarden en regels.

Om alle effecten op de omgeving inzichtelijk te maken is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld voorafgaand aan het Luchthavenbesluit. De m.e.r.-procedure waarborgt dat milieubelangen volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming. In het MER worden verschillende realistische alternatieven onderzocht en beoordeeld op hun milieueffecten.



Doelstellingen

RTHA heeft, als regionale luchthaven van nationale betekenis, naar aanleiding van het participatietraject de volgende driedelige doelstelling geformuleerd:

1. Minder hinder en emissies in 2035 ten opzichte van gebruiksjaar 2019:
 - a. Verlagen van de geluidbelasting op de omgeving door de oppervlakte van de 48 dB(A) L_{den} -contour met 25% te verkleinen.
 - b. Verminderen van geluid in de nacht door de oppervlakte van de 40 dB(A) L_{night} -contour met 30% te verkleinen.
 - c. Verbeteren van het klimaat en de luchtkwaliteit door het verminderen van CO₂-emissies en lokale emissies (PM₁₀), passend binnen de maatwerkvoorschriften voor stikstof.
2. Gezonde bedrijfsvoering en functie ten behoeve van de regio:
 - a. Financieel gezonde luchthavenexploitatie zonder overheidssteun, (NEDAB¹) met marktconforme tarieven.
 - b. Bieden van connectiviteit ten behoeve van de regio.
 - c. Handhaven van de regionale functie voor maatschappelijk verkeer.
3. Verbetering van de controleerbaarheid, transparantie en handhaafbaarheid van de in het luchthavenbesluit opgenomen grenswaarden en regels. Aangezien deze punten niet afhankelijk zijn van de alternatieven en in het luchthavenbesluit moeten worden geadresseerd, wordt hier in het MER in bij de toetsing van alternatieven aan de doelstelling niet verder op ingegaan.

Operationele grenzen

RTHA is een slotgecoördineerde luchthaven, waarbij slots worden verdeeld op basis van de fysieke capaciteit, het nachtregime en grenswaarden voor geluidbelasting. Voor het aantal nachtvluchten geldt een (niet juridische vastgesteld) streefgetal van 849 per jaar, exclusief traumahelikoptervluchten. Het beperken van nachtvluchten is belangrijk voor het regionale draagvlak. De grenswaarden voor geluidbelasting (L_{den}) in zes handhavingspunten rondom de luchthaven bepalen het maximale aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen. Door autonome ontwikkeling kan in de huidige Omzettingsregeling de vrijgekomen geluidsruimte (bijvoorbeeld door stillere vliegtuigen) tot 6.000 extra vliegtuigbewegingen leiden.

MER en participatie

Voor de besluitvorming over de aanvraag van het Luchthavenbesluit is een MER opgesteld dat ingaat op de toekomstige grenswaarden voor het vliegverkeer op RTHA. Het Omgevingsbesluit specificiert voor welke projecten en de daarvoor benodigde besluiten een mer-(beoordelings)plicht geldt. Op basis van het Omgevingsbesluit geldt de mer-beoordelingsplicht. RTHA heeft besloten geen mer-beoordeling uit te voeren, maar direct een MER op te stellen. Op deze wijze is er een zo zorgvuldig mogelijke procedure te waarborgen, waarin alle voor de omgeving relevante informatie beschikbaar is. Vooruitlopend op de formele procedures heeft RTHA besloten om een participatietraject te doorlopen. Uit dit traject is geen unaniem door de omgeving, sectorpartijen en overheden gedragen voorkeursscenario gekomen. Er zijn wel prioriteiten meegegeven vanuit de participatie, namelijk: minder hinder, met name in de nacht en randen van de dag. Tegelijkertijd ook perspectief bieden voor de luchtvaartsector. Na het participatietraject hebben de meeste betrokken partijen een reflectie op het doorlopen traject gestuurd. Deze heeft RTHA zorgvuldig bestudeerd en met alle partijen gesprekken gevoerd. Dit heeft geleid tot een aanscherping van het voorkeursalternatief ten opzichte van de uitkomst van het participatietraject.

¹ Niet-economische diensten van algemeen belang



Onderzochte alternatieven

Op basis van het participatietraject, de NRD en het advies van de Commissie mer zijn er vijf alternatieven onderzocht. De alternatieven verschillen in ontwikkelruimte (slots), zoals weergegeven in onderstaande tabel. Daarnaast zijn er ten opzichte van de autonome ontwikkeling aanscherpingen op de onderwerpen openingstijden, nachtvluchten en randen van de dag.

Tabel 1 Alternatieven 1 tot en met 5

Alternatief	1	2	3	4	5
Naam	Autonome ontwikkeling	Ontwikkeling	Beperkte ontwikkeling	Standstill	Krimp
Ontwikkelruimte	+ circa 6000 slots	+ 8.760 slots	+ 4.380 slots	Geen ontwikkelruimte	Geen ontwikkelruimte. Het Business Aviation segment verdwijnt van de luchthaven. Daarnaast verdwijnen 840 vliegtuigbewegingen commercieel verkeer van de luchthaven
Openings-tijden en nachtvluchten	Tijdsbeperking commercieel verkeer Positievluchten (vanaf 06:00 uur) en vertragsuitloop (tot 01:00 uur)	- Aangescherpte tijdsbeperking commercieel verkeer: Positievluchten (vanaf 06:30 uur) en vertragsuitloop (tot en met 23:59 uur) - Maximumaantal bewegingen commercieel verkeer nacht: positievluchten (max. 48/jaar) en vertragsuitloop (max. 180/jaar) - Introductie nachtregime (tijdsbeperkingen) voor Business Aviation. Vertrekkend BA-verkeer is niet meer toegestaan tussen 0:00 en 06:00 uur. Tussen 02:00 en 06:00 is landend BA-verkeer alleen toegestaan uit intercontinentale luchthavens.			
Randen van de dag (07-09 uur / 21-23 uur)	Geen beperkingen	- Bevriezen van slots (10) voor commercieel verkeer in de ochtend 07:00-09:00 alleen beschikbaar voor startend verkeer. - Bevriezen van het aantal slots (10) voor commercieel verkeer in de avond 21:00-23:00 alleen beschikbaar voor landend verkeer. - Gefaseerde invoer verbod op starten niet-geluidsarme toestellen in ochtend			

Het voorkeursalternatief

Uit het onderzoek blijkt dat geen van deze vijf alternatieven aan alle doelstellingen voldoet. Om deze reden is in tweede instantie een nieuw alternatief samengesteld op basis van de inzichten die de vijf alternatieven hebben geboden. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het voorkeursalternatief (VA), een mix tussen het beperken van hinder, geen toename van CO₂-emissies en waarbij de ontwikkelruimte is omgezet naar innovatieruimte die alleen beschikbaar is voor emissiearme luchtvaart. Het VA is als volgt opgebouwd:

- Tot 5 jaar na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit geldt een standstill in het aantal vluchten gebaseerd op de hinderbeperkende maatregelen op alternatief 2, 3 en 4 zodat reductie van geluidbelasting op de omgeving voor minimaal 5 jaar plaatsvindt door vlootvernieuwing. Dit wordt mede gerealiseerd door minder nachtvluchten en bescherming van de randen van de dag.
- Een aangescherpt nachtregime voor zakelijk vliegverkeer door het nachtelijk gebruik te beperken conform alternatief 5. Zakenvluchten zijn alleen toegestaan tussen 07:00 en 23:59 uur, met uitzondering van 20 intercontinentale landingen per jaar. De uitloop voor commercieel vliegverkeer in de nacht, conform alternatief 5, wordt beperkt tot 23:59 uur, tot een maximum van 180 vliegbewegingen per jaar of 40 per maand. Positievluchten zijn pas vanaf 6:30 uur mogelijk en het aantal wordt stapsgewijs verlaagd tot 48 vliegbewegingen per jaar. Spoedeisend verkeer en politievluchten blijven de gehele nacht mogelijk.
- 5 jaar na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit kan innovatieruimte beschikbaar gesteld worden, bestaande uit 4.380 slots waarbij (maximaal) de helft beschikbaar is voor het gebruik van vliegtuigen op volledig sustainable aviation fuels (SAF). De resterende ruimte wordt gebruikt door elektrisch of waterstof aangedreven luchtvaart. Mochten er niet voldoende SAF beschikbaar of betaalbaar zijn of de transitie naar waterstof/elektrisch langer duren, dan zijn er geen extra slots mogelijk vanaf RTHA.

Inzet is om in het luchthavenbesluit zowel het 1. maximum aantal bewegingen voor fossiele vluchten als 2. de innovatieruimte (na afloop van de standstill, vanaf 5 jaar na inwerkingtreding), 3. commerciële luchtvaart als 4. de maximale geluidbelasting vast te leggen. Dit betekent dat indien de vlootvernieuwing langzamer gaat of het aandeel grotere vliegtuigen hoger is dan de inschatting dat dit tot gevolg zal hebben dat de maximale geluidbelasting eerder bereikt wordt en daarmee het maximum aantal bewegingen niet gehaald kan worden. Indien de vlootvernieuwing hoger is en/of er met kleinere en stillere vliegtuig gevlogen gaat worden, dan kan het aantal vluchten niet toenemen omdat er een maximum aantal vliegtuigbewegingen is opgenomen.

Uitgangspunten MER

- Voor dit MER is 2035 gekozen als zichtjaar om de effecten te bepalen. Dit is gekozen omdat dit 10 jaar is na de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit.
- Het uitgangspunt voor het MER is het benutten van de innovatieruimte met vliegtuigen die volledig op SAF vliegen en/of elektrisch/waterstof aangedreven zijn.
- Er is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen met betrekking tot vliegtuigbewegingen. Stillere vliegtuigen leiden tot 6.000 extra vliegtuigbewegingen van commercieel verkeer in de referentiesituatie. Autonome ontwikkelingen beperken zich verder tot spoedeisend verkeer (helikopters) en in beperkte mate militair verkeer. Voor de rest van het vliegverkeer is het VA hoofdzakelijk een standstill (vergelijkbaar met de huidige situatie). Rekening is gehouden met grotere toestellen, maximaal 64.069 vliegbewegingen en 2,73 miljoen reizigers (zonder innovatieruimte) of 3,24 miljoen reizigers (met innovatieruimte) in het VA.
- RTHA is voornemens in het Luchthavenbesluit het maximum aantal bewegingen voor fossiele vluchten en de innovatieruimte (na afloop van de standstill, vanaf 5 jaar na inwerkingtreding) aan te vragen.



Doelbereik en effecten van het voorkeursalternatief

Op basis van het totaal doorlopen MER onderzoek is de eindconclusie dat het voorkeursalternatief voldoet aan alle eisen en doelen. Dit is in onderstaande tabel weergegeven samen met de effecten. De doelen zijn getoetst aan de verschillen met het gebruiksjaar 2019. De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie in het jaar 2035.

Tabel 2 Toetsing aan doelstelling en effecten VA

	Oordeel	Onderzoek		
	v	↑	●	via berekening via analyse
Thema			Toelichting	Vindplaats
Toetsing aan de doelstelling (gebruiksjaar 2019)				
Geluid	v		35% minder oppervlakte van de dag geluidscontour	Geluidsrapport
	v		53% minder oppervlakte van de nacht geluidscontour	Geluidsrapport
Emissies	v		20% reductie CO ₂ -emissies	Luchtrapport
	v		44% reductie lokale emissies (PM ₁₀)	Luchtrapport
	v		NO _x passend binnen de maatwerkvoorschriften voor stikstof	Luchtrapport
Effecten				
Geluid	↑		Reductie geluidbelasting. Het aantal slaapverstoorden daalt met maximaal 94,5%. Het aantal ernstig gehinderden daalt met maximaal 44,4%.	Geluidsrapport
Externe veiligheid	↑		Vooraf reductie op woningen* binnen externe veiligheidscontour	Extern veiligheidsrapport
Emissies en Luchtkwaliteit	↑		Vooraf reductie op emissie broeikasgassen (CO ₂ , in kiloton) van vertrekkende vliegtuigen tot aan hun bestemming. De CO ₂ -emissie daalt met 21%.	Luchtrapport
Gezondheid	↑		Verbetering gezondheidseffecten door reductie slaapverstoring	MER
Ruimtelijke ordening	●		Neutraal verschil tussen VA en AO	MER
Natuurbehoud en biodiversiteit	●		Neutraal verschil tussen VA en AO	Ecologie en natuur – gebiedenbescherming en soortenbescherming
Bereikbaarheid en verkeer	●		Neutraal verschil tussen VA en AO	MER
Bedrijfsvoering	●		Baten zijn groter dan de kosten	Economische onderbouwing

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat het voorkeursalternatief alle doelen met betrekking tot minder hinder en emissies en van een gezonde bedrijfsvoering behaalt. Het voorkeursalternatief heeft hierdoor, ten opzichte van het gebruiksjaar 2019, 40% minder ernstig gehinderden binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour en 90% minder ernstig slaapverstoorden binnen de 40 dB(A) L_{night} -contour. Ten aanzien van effecten betekent het voorkeursalternatief op veel aspecten een verbetering ten opzichte van de autonome situatie. Op de rest van de criteria zijn de effecten neutraal. Er zijn geen verslechtingen. De effecten per aspect ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden hieronder kort toegelicht.

Geluid

Het voorkeursalternatief draagt bij aan een verbetering op geluidbelasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het effect op de omgeving omvat kleinere geluidcontouren, minder geluidgevoelige objecten, en een aanzienlijke afname van ernstig gehinderden (tot 44,4%) en slaapverstoorden (tot 94,5%), vooral in de nacht door hinderbeperkende maatregelen zoals minder nachtvluchten. Hoewel de piekgeluidbelasting gemiddeld licht afneemt (3%), zijn er op sommige locaties kleine toenames door een mogelijke verschuiving naar grotere toesteltypen.

Externe veiligheid

Dit aspect voorziet een lichte verbetering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij het plaatsgebonden risico (PR) worden de contouren kleiner en neemt het aantal woningen binnen de 10^{-7} PR-contour af. Voor groepsrisico (GR) is er een beperkte afname, ditzelfde geldt voor het totaal risicogewicht (TRG).

Emissies en luchtkwaliteit

Het voorkeursalternatief laat een beperkte verbetering zien op emissies en luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De uitstoot van CO_2 daalt met 20%, terwijl andere stoffen zoals NO_2 , PM_{10} en $PM_{2.5}$ en roetfractie geen verschillen laten zien. Voor ultrafijnstof, Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en geurhinder zijn slechts kleine afnames te zien. Alle concentraties voldoen aan wettelijke normen, en de bijdrage van de luchthaven aan lokale luchtkwaliteit blijft minimaal ten opzichte van andere bronnen in de omgeving, zoals wegverkeer en industrie.

Gezondheid

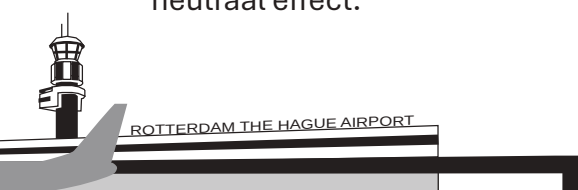
Het aspect gezondheid voorziet verbeteringen in hinder en slaapverstoring ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit is dankzij een daling in de milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) vanwege minder nachtelijk luchtvaartgeluid en de langere periode van nachtrust (0:00-6:30). Andere effecten, zoals geluid van verkeer, spoor en industrie of luchtkwaliteit (PM_{10} , NO_2), tonen slechts kleine verschillen.

Ruimtelijke ordening

Geluid en externe veiligheid leggen beperkingen op aan ruimtelijke ordening. Voor externe veiligheid liggen geen nieuwbouwwoningen binnen de relevante PR-contouren. Voor gebieden tussen de 56 en 48 dB(A) L_{den} -contouren worden vanuit overheidswege geen beperkingen voor nieuwbouw voorgeschreven. Voor hogere geluidsbelastingen geldt dat er geen nieuwbouwwoningen gepland zijn.

Natuurbehoud en biodiversiteit

Er zijn geen onderscheidende effecten op beschermde soorten, Natura 2000-gebieden, of NatuurNetwerk Nederland. Geluid en visuele verstoring blijven binnen de normen, en er zijn geen gevolgen voor instandhoudingsdoelstellingen of leefgebieden van kwetsbare soorten. Voor verzuring door uitstoot van stikstof is voor het voorkeursalternatief op zijn minst sprake van een neutraal effect.



Bereikbaarheid en verkeer

In de omgeving van RTHA worden geen significante impact op de verkeersintensiteit, de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit of kruispuntbelastingen op basis van het voorkeursalternatief verwacht. De robuustheid van het wegennet blijft onveranderd ten opzichte van de autonome ontwikkeling, met enkel een lichte afname in etmaalintensiteit op de Vliegveldweg.

Bedrijfsvoering

In de economische onderbouwing is vastgesteld dat vanuit lokaal perspectief de baten (positieve effecten op het klimaat en omgeving) groter zijn dan de kosten (tijdverlies en exploitatie). Dit is echter op nationaal niveau een marginaal verschil wat is toe te schrijven aan positieve klimaateffecten.

Effectbeperkende maatregelen

Het voorkeursalternatief leidt tot een verbetering of heeft neutrale effecten ten opzichte van de autonome situatie. Er zijn geen negatieve gevolgen die verzachting of compensatie vereisen.

Conclusie

Het voorkeursalternatief biedt door een standstill tot minimaal 5 jaar na inwerkingtreding en daarna het bieden van innovatieruimte, een gebalanceerde oplossing waarbij de doelstellingen worden gehaald en verbeteringen optreden op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, klimaat en gezondheid.

